

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ ΤΗ 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1981 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ | ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ 343

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

1378. Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 77/389/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 17 Μαΐου 1977, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν-μελῶν ποὺ ἀφοροῦν στοὺς μηχανισμοὺς ρυμουλκήσεως τῶν ὀχημάτων μὲ κινητήρα. 1

1379. Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/387/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 10 Αὐγούστου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν-μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὶς πόρτες τῶν ὀχημάτων μὲ κινητήρα καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους. . . . 2

1380. Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς Νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/222/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 20 Μαρτίου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν - Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων μὲ κινητήρα καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους. 3

ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

(1)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1378

Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 77/389/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 17 Μαΐου 1977, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν-Μελῶν ποὺ ἀφοροῦν στοὺς μηχανισμοὺς ρυμουλκήσεως τῶν ὀχημάτων μὲ κινητήρα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντας ὑπόψη :

1. Τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ Ν. 945/1979 γιὰ τὴν κύρωση τῆς συνθήκης προσχωρήσεως τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα, στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνέργειας καθὼς καὶ τῆς συμφωνίας γιὰ τὴν προσχώρηση τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἄνθρακα καὶ Χάλυβα.

2. Τὴν μὲ ἀριθμὸ 77/389/ΕΟΚ ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων.

3. Τὴν μὲ ἀριθμὸ 1242/1981 γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, μὲ πρόταση τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζουμε :

Ἄρθρο 1.

Τὸ Προεδρικὸ αὐτὸ Διάταγμα ἀποσκοπεῖ στὴ συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 77/389/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 17 Μαΐου 1977 γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν-Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στοὺς μηχανισμοὺς ρυμουλκήσεως τῶν ὀχημάτων μὲ κινητήρα, ποὺ δημοσιεύθηκε στὴν Ἑλληνικὴ γλώσσα στὴν ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων (Εἰδικὴ ἔκδοση τῆς 31 Δεκεμβρίου 1980 Κατηγορία 13. Βιομηχανικὴ Πολιτική, τόμος 006 σελίδα 50).

Ἄρθρο 2.

1. Ὡς ὀχήματα γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος νοοῦνται τὰ μὲ κινητήρα τέτοια ποὺ προορίζονται νὰ κυκλοφοροῦν στοὺς δρόμους, μὲ ἢ χωρὶς ἁμάξωμα ποὺ ἔχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχοὺς καὶ τὴ μεγαλύτερη ἀπὸ τὴν κατασκευή τους ταχύτητα ποὺ αὐτὴ περνάει τὰ εἴκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα τὴν ὥρα.

2. Δὲν ὑπάγονται στὶς διατάξεις αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος τὰ ὀχήματα ποὺ κινοῦνται πάνω σὲ σιδηροτροχιές, οἱ ἑλκυστῆρες, τὰ γεωργικὰ μηχανήματα καὶ τὰ μηχανήματα δημοσίων ἔργων.

Ἄρθρο 3.

Μόλις ἀρχίσει νὰ ἰσχύει αὐτὸ τὸ Διάταγμα, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἄρνηση χορηγήσεως ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἢ ἐγκρίσεως ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 84 τοῦ Κώδικα Ὁδικῆς Κυκλοφορίας, ποὺ κυρώθηκε μὲ τὸ Ν. 614/1977, σὲ ὅσα ὀχήματα ἀναφέρονται στὴν παρ. 1 τοῦ προηγούμενου ἄρθρου γιὰ λόγους ποὺ ἀναφέρονται στὰ ἐξαρτήματα ρυμουλκήσεως αὐτῶν, ἐφόσο πληροῦνται ὅλοι οἱ ὅροι τοῦ παραρτήματος αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος ποὺ σὲ μετάφραση στὴν Ἑλληνικὴ γλώσσα προσαρτᾶται στὸ διάταγμα αὐτὸ σὰν ἀναπόσπαστο μέρος αὐτοῦ καὶ ποὺ τὸ κείμενο αὐτοῦ τοῦ παραρτήματος ἔχει ὅπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΡΥΜΟΥΛΚΗΣΕΩΣ

1. Ἀριθμός

1.1. Κάθε ὄχημα πρέπει νὰ εἶναι ἐφοδιασμένο στὸ ἐμπρόσθιο τμῆμα του μὲ ἕνα εἰδικὸ μηχανισμὸ ρυμουλκήσεως ποὺ ἐπιτρέπει τὴ στερέωση ἑνὸς ἐξαρτήματος προσδέσεως, ὅπως μιᾶς ράβδου ἢ ἑνὸς καλωδίου ρυμουλκήσεως.

1.2. Τὰ ὀχήματα τῆς κατηγορίας M1—ὅπως καθορίζονται στὸ παράρτημα I τῆς ὁδηγίας 70/156/ΕΟΚ, πλὴν ἐκείνων ποὺ δὲν εἶναι κατάλληλα γιὰ τὴ ρυμούλκηση ἑνὸς φορτίου, πρέπει νὰ εἶναι ἐπίσης ἐφοδιασμένα στὸ ὀπίσθιο τμῆμα τους μὲ ἕνα εἰδικὸ μηχανισμὸ ρυμουλκήσεως.

2. Ἀντοχή

2.1. Οἱ εἰδικοὶ μηχανισμοὶ ρυμουλκήσεως ποὺ εἶναι στερεωμένοι ἐπὶ τοῦ ὀχήματος πρέπει νὰ δύνανται νὰ ἀνθίστανται σὲ μία στατικὴ δύναμη ἕλξεως καὶ πιέσεως ποὺ εἶναι τουλάχιστον ἴση πρὸς τὸ ἥμισυ τοῦ ὁλικοῦ ὠφελίμου βάρους τοῦ ὀχήματος, μόνου καὶ χωρὶς ρυμουλκούμενο βάρος, ἐπὶ τοῦ ὁποίου ἔχουν τοποθετηθεῖ.

Ἡ ἰσχὺς αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος ἀρχίζει ἀπὸ τὴ δημοσίευση αὐτοῦ στὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Στὸν Ὑπουργὸ Συγκοινωνιῶν ἀναθέτουμε τὴ δημοσίευση καὶ ἐκτέλεση αὐτοῦ τοῦ διατάγματος.

Ἀθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ — **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ**
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ — **ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

---

(2)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1379

Συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/387/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 10 Αὐγούστου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν – μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὶς πόρτες τῶν ὀχημάτων μὲ κινητῆρα καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους.

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Ἔχοντας ὑπόψη :

1. Τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ νόμου 945/79 γιὰ τὴν κύρωση τῆς συνθήκης προσχωρήσεως τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα καὶ τὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἀτομικῆς Ἐνέργειας καθὼς καὶ τῆς συμφωνίας γιὰ τὴν προσχώρηση τῆς Ἑλλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἄνθρακα καὶ Χάλυβα.

2. Τὴν μὲ ἀριθμὸ 70/387/ΕΟΚ ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων.

3. Τὴν μὲ ἀριθμὸ 1239/1981 γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπικρατείας, μὲ πρόταση τῶν Ὑπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζουμε :

Ἄρθρο 1.

Αὐτὸ τὸ Προεδρικὸ Διάταγμα ἀποσκοπεῖ στὴ συμμόρφωση τῆς Ἑλληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/387/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων τῆς 10 Αὐγούστου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν — μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὶς πόρτες τῶν ὀχημάτων μὲ κινητῆρα καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους, ποὺ δημοσιεύθηκε στὴν Ἑλληνικὴ γλῶσσα στὴν ἐπίσημη Ἐφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων (Εἰδικὴ ἔκδοση τῆς 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13. Βιομηχανικὴ Πολιτική, τόμος 001, σελίδα 97).

Ἄρθρο 2.

1. Ὡς ὀχήματα γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος νοοῦνται, τὰ μὲ κινητῆρα τέτοια ποὺ προορίζονται νὰ κυκλοφοροῦν στοὺς δρόμους, ποὺ ἔχουν τέσσερις (4) τουλάχιστο τροχοὺς καὶ τὴ μεγαλύτερη ἀπὸ τὴν κατασκευή τους ταχύτητα ποὺ περνάει τὰ εἴκοσι πέντε (25) χιλιόμετρα τὴν ὥρα, καθὼς καὶ τὰ ρυμουλκούμενά τους. Ἀπὸ τὰ παραπάνω ὀχήματα ἐξαιροῦνται ἐκεῖνα ποὺ ἐκτελοῦν συγκοινωνία.

2. Δὲν ὑπάγονται στὶς διατάξεις αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος τὰ ὀχήματα ποὺ κινοῦνται πάνω σὲ σιδηροτροχιές, οἱ ἑλκυστῆρες, τὰ γεωργικὰ μηχανήματα καὶ τὰ μηχανήματα δημοσίων ἔργων.

Ἄρθρο 3.

Μόλις ἀρχίσει νὰ ἰσχύει αὐτὸ τὸ Διάταγμα, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἄρνηση χορηγήσεως ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἢ ἐγκρίσεως ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 84 τοῦ Κώδικα Ὁδικῆς Κυκλοφορίας, ποὺ κυρώθηκε μὲ τὸ νόμο 614/1977, γιὰ ὅσα ὀχήματα μνημονεύει ἡ παράγραφος 1 τοῦ προηγούμενου ἄρθρου, γιὰ λόγους ποὺ ἀναφέρονται στὶς πόρτες αὐτῶν, ἐφόσο πληροῦνται ὅλοι οἱ ὅροι τῶν παραρτημάτων αὐτοῦ τοῦ Διατάγματος τὰ ὁποῖα σὲ μετάφραση στὴν Ἑλληνικὴ γλῶσσα προσαρτῶνται σὲ αὐτὸ τὸ Διάταγμα σὰν ἀναπόσπαστο μέρος αὐτοῦ καὶ ἔχουν ὅπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.1. Τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν ὀχημάτων πρέπει νὰ ἐπιτρέπουν τὴν εἴσοδο καὶ τὴν ἔξοδο εἰς αὐτὰ μὲ πλήρη ἀσφάλεια.

1.2. Οἱ θύρες, οἱ εἴσοδοι καὶ οἱ ἔξοδοι πρέπει νὰ μποροῦν νὰ χρησιμοποιηθοῦν χωρὶς κίνδυνο καὶ εὔκολα.

1.3. Οἱ θύρες καὶ οἱ μηχανισμοὶ κλεισίματος τῶν θυρῶν πρέπει νὰ ἔχουν σχεδιασθεῖ ἔτσι ὥστε νὰ ἀποφεύγονται οἱ ἐνοχλητικοὶ θόρυβοι κατὰ τὴ στιγμὴ τοῦ κλεισίματος.

1.4. Τὸ κλείσιμο τῶν θυρῶν πρέπει νὰ ἔχει σχεδιασθεῖ ἔτσι ὥστε νὰ ἐμποδίζεται τὸ ἀκούσιο ἄνοιγμά τους.

2. ΚΛΕΙΘΡΑ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΣ (Προδιαγραφὲς κατασκευῆς καὶ ἐγκαταστάσεως)

2.1. Οἱ στροφὲς τῶν στρεφομένων πλευρικῶν θυρῶν - ἐξαιρέσει τῶν πτυσσομένων θυρῶν - ποὺ εὑρίσκονται στὴν πλευρὰ τοῦ ὀχήματος πρέπει νὰ ἔχουν στερεωθεῖ πρὸς τὰ ἐμπρὸς κατὰ τὴ φορὰ τῆς πορείας. Γιὰ τὶς θύρες μὲ διπλὸ θυρόφυλλο, ἡ προδιαγραφὴ αὐτὴ ἰσχύει γιὰ τὸ θυρόφυλλο ποὺ ἀνοίγει πρῶτο, τὸ ἄλλο θυρόφυλλο πρέπει νὰ δύναται νὰ κλειδωθεῖ.

2.2. Τὰ κλεῖθρα καὶ οἱ στροφεῖς τῶν πλευρικῶν θυρῶν τῶν εἰδικῶν ὀχημάτων (1) πρέπει νὰ ἀνταποκρίνονται στὶς προδιαγραφὲς τοῦ παραρτήματος II.

3. ΒΑΘΜΙΔΕΣ (marchepieds) (Προδιαγραφὲς κατασκευῆς καὶ ἐγκαταστάσεως)

3.1. Ἂν στὴν εἴσοδο τοῦ ὀχήματος, τὸ δάπεδο εὑρίσκεται ὑψηλότερα ἀπὸ 700 mm ἀπὸ τὸ ἔδαφος, τὸ ὄχημα πρέπει νὰ διαθέτει μία ἢ περισσότερες βαθμίδες. Ἡ βαθμίδα ἢ ἡ κατωτέρα βαθμίδα, ἂν ὑπάρχουν περισσότερες βαθμίδες δὲν πρέπει νὰ εὑρίσκεται ὑψηλότερα ἀπὸ 700mm ἀπὸ τὸ ἔδαφος, καὶ πρέπει νὰ εἶναι κατασκευασμένη ἔτσι ὥστε νὰ προλαμβάνει τὸν κίνδυνο

---

(1) Κατηγορία M^1 σύμφωνα μὲ τὴ διεθνὴ ταξινόμηση, τῆς ὁποίας ἐπιλαμβάνεται ἡ σημείωση (β) τοῦ παραρτήματος τῆς ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 3.

ὀλισθήσεως. Τὸ ἀκραξόνιο, ἡ στεφάνη (ζάντα) ἢ τὰ ἄλλα τμήματα τῶν τροχῶν δὲν θεωροῦνται βαθμίδες κατὰ τὴν ἔννοια τῆς παρούσης ὁδηγίας, ἐκτὸς ἀπὸ τὶς περιπτώσεις ὅπου λόγοι κατασκευῆς ἢ χρήσεως ἀντιτίθενται στὴν ἐγκατάσταση βαθμίδων σὲ ἄλλα σημεῖα τοῦ ὀχήματος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΣ ΚΑΙ ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΝΤΙΣΤΑΣΕΩΣ ΤΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΕΥΡΙΚΩΝ ΘΥΡΩΝ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ ΚΑΙ ΕΞΟΔΟ ΤΩΝ ΕΙΔΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. ΓΕΝΙΚΟΤΗΤΕΣ

1.1. Τὰ κλεῖθρα καὶ οἱ στροφὲς πρέπει νὰ ἔχουν σχεδιασθεῖ, κατασκευασθεῖ καὶ ἐγκατασταθεῖ μὲ τέτοιο τρόπο ὥστε, σὲ κανονικὲς συνθῆκες χρήσεως, τὸ ὄχημα νὰ δύναται νὰ ἀνταποκρίνεται στὶς προδιαγραφὲς τῆς παρούσης ὁδηγίας.

1.2. Κάθε κλεῖθρο περιλαμβάνει μία θέση ἐνδιαμέσου κλεισίματος καὶ μία θέση πλήρους κλεισίματος.

2. ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΚΑΙ ΠΑΡΤΙΔΕΣ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΣΚΟΜΙΖΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΗ Η ΤΟΝ ΕΝΤΟΛΟΔΟΧΟ

Ὁ κατασκευαστὴς ἢ ὁ ἐντολοδόχος του πρέπει νὰ παρουσιάσει τὰ ἀκόλουθα δεδομένα καὶ τὶς ἀκόλουθες κατηγορίες κλείθρων καὶ στροφέων :

2.1. Σχέδια τῶν θυρῶν καὶ τῶν κλείθρων καὶ στροφέων των σὲ κατάλληλη κλίμακα καὶ ἐπαρκῶς λεπτομερῆ.

2.2. Τεχνικὴ περιγραφὴ τῶν κλείθρων καὶ στροφέων.

2.3. Μία παρτίδα πέντε συστημάτων στροφέων ἀνὰ θύρα. Ἐντούτοις, ὅταν τὰ ἴδια συστήματα χρησιμοποιοῦνται γιὰ περισσότερες θύρες, ἀρκεῖ νὰ ὑποβληθεῖ μία μόνο παρτίδα ἐξ αὐτῶν τῶν συστημάτων. Δὲν θεωροῦνται διαφορετικὰ συστήματα, αὐτὰ ποὺ δὲν διακρίνονται ἀλλήλων παρὰ ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἔχουν σχεδιασθεῖ γιὰ τὴν τοποθέτηση στὰ ἀριστερὰ ἢ στὰ δεξιά.

2.4. Μία παρτίδα πέντε πλήρων κλείθρων, περιλαμβανομένου τοῦ μηχανισμοῦ χειρισμοῦ, ἀνὰ θύρα. Ἐντούτοις, ὅταν τὰ αὐτὰ πλήρη κλεῖθρα χρησιμοποιοῦνται γιὰ περισσότερες θύρες, ἀρκεῖ νὰ ὑποβληθεῖ μία μόνο παρτίδα ἐξ αὐτῶν τῶν κλείθρων. Δὲν θεωροῦνται διαφορετικὰ κλεῖθρα, αὐτὰ δοὺ δὲν διακρίνονται ἀλλήλων παρὰ ἀπὸ τὸ γεγονὸς ὅτι ἔχουν σχεδιασθεῖ γιὰ τὴν τοποθέτηση στὰ ἀριστνρὰ ἢ στὰ δεξιά.

3. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

3.1. Κλεῖθρα

3.1.1. Διάμηκες φορτίο
Τὸ σύνολο τοῦ κλείθρου καὶ τῆς συρτοθήκης πρέπει νὰ δύναται νὰ ἀνθέξει ἕνα διάμηκες φορτίο 453 kgf (444 daN), τοῦ κλείθρου εὑρισκομένου στὴν ἐνδιάμεση θέση κλεισίματος, καὶ 1134 kgf (111 daN), τοῦ κλείθρου εὑρισκομένου στὴ θέση πλήρους κλεισίματος (βλ. εἰκόνα 2).

3.1.2. Ἐγκάρσιο φορτίο
Τὸ σύνολο τοῦ κλείθρου καὶ τῆς συρτοθήκης πρέπει νὰ δύναται νὰ ἀνθέξει ἕνα ἐγκάρσιο φορτίο 453 kgf (444 daN), τοῦ κλείθρου εὑρισκομένου στὴν ἐνδιάμεση θέση κλεισίματος καὶ 907 kgf (889 da N) τοῦ κλείθρου εὑρισκομένου στὴ θέση πλήρους κλεισίματος (βλ. εἰκόνα 3).

3.1.3. Ἀντοχὴ στὰ ἀποτελέσματα ἀδρανείας
Τὸ κλεῖθρο δὲν πρέπει νὰ φεύγει ἀπὸ τὴ θέση πλήρους κλεισίματος ὅταν μία διαμήκης ἢ ἐγκαρσία ἐπιτάχυνση, καὶ οἱ δύο κατὰ τὶς δύο φορές, 30 g ἐφαρμόζεται στὸ σύνολο τοῦ κλείθρου, στὸ ὁποῖο περιλαμβάνεται καὶ ὁ μηχανισμὸς χειρισμοῦ του.

3.2. Στροφεῖς

3.2.1. Κάθε μηχανισμὸς στροφέως πρέπει νὰ μπορεῖ νὰ συγκρατεῖ τὴ θύρα καὶ νὰ ἀνθίστανται σὲ διάμηκες φορτίο 1134 kgf (1111 da N) καὶ σὲ ἕνα ἐγκάρσιο φορτίο 907 kgf (889 da N) κατὰ τὶς δύο φορές.

4. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΟΚΙΜΗ ΑΝΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΚΛΕΙΘΡΩΝ ΚΑΙ ΤΩΝ ΣΤΡΟΦΕΩΝ ΤΩΝ ΘΥΡΩΝ

Ὁ ἔλεγχος τοῦ σεβασμοῦ τῶν προδιαγραφῶν τῶν σημείων 3.1 καὶ 3.2. γίνεται σύμφωνα μὲ τὶς ἀκόλουθες προδιαγραφές :

4.1. Ἐγκατάσταση, διαδικασία καὶ ὄργανα δοκιμῆς μὲ στατικὸ φορτίο

4.1.1. Ἐγκατάσταση

4.1.1.1. Στροφεῖς

4.1.1.1.1. Οἱ δοκιμὲς ἐκτελοῦνται χρησιμοποιώντας ἄκαμπτα ἐξαρτήματα ποὺ ἀναπαριστοῦν τὶς γεωμετρικὲς συνθῆκες τοποθετήσεως στὸ ὄχημα τῆς πλήρως κλεισμένης θύρας.

4.1.1.1.2. Ἐπ' αὐτῶν τῶν ἐξαρτημάτων, ἐφαρμόζεται, σὲ ἴση ἀπόσταση μεταξὺ τῶν στροφέων :

4.1.1.1.2.1. Τὸ προδιαγραφόμενο διάμηκες φορτίο, καθέτως πρὸς τὸν ἄξονα περιστροφῆς τῶν στροφέων ἐφαρμοζόμενο ἐπὶ ἐπιπέδου τὸ ὁποῖο περιέχει τὸν ἄξονα αὐτό.

4.1.1.1.2.2. Τὸ προδιαγραφόμενο ἐγκάρσιο φορτίο καθέτως πρὸς τὸ ἐπίπεδο τὸ ὁποῖο ὁρίζεται ἀπὸ τὸ διάμηκες φορτίο καὶ τὸν ἄξονα τῶν στροφέων ἐφαρμοζόμενο ἐπὶ ἐπιπέδου ποὺ περιέχει τὸν ἄξονα αὐτό.

4.1.1.1.3. Γιὰ κάθε δοκιμή, χρησιμοποιεῖται νέο σύστημα στροφέων.

4.1.1.1.4. Ἡ εἰκόνα 1 δίδει ἕνα παράδειγμα ἐγκαταστάσεως δοκιμῆς.

4.1.1.2. Κλεῖθρα

4.1.1.2.1. Οἱ δοκιμὲς ἐκτελοῦνται χρησιμοποιώντας ἄκαμπτα ἐξαρτήματα ποὺ ἀναπαριστοῦν τὴν τοποθέτηση τῶν δύο στοιχείων τοῦ κλείθρου, τὸ σῶμα κλείθρου καὶ συρτοθήκης, ἐπὶ τοῦ ὀχήματος.

4.1.1.2.2. Ἐπ' αὐτῶν τῶν ἐξαρτημάτων ἐφαρμόζεται τὸ προδιαγραφόμενο φορτίο, μὲ τέτοιο τρόπο ποὺ νὰ μὴν παράγει ῥοπὲς κάμψεως ἐπὶ τοῦ κλείθρου.
Ἐπὶ πλέον ἐφαρμόζεται ἕνα στατικὸ ἐγκάρσιο φορτίο 90,7 kgf (889 daN) τεῖνον νὰ διαχωρίσει τὸ κλεῖθρο ἀπὸ τὴ συρτοθήκη του κατὰ τὴ φορὰ τοῦ ἀνοίγματος τῆς θύρας.

4.1.1.2.3. Οἱ εἰκόνες 2 καὶ 3 δίδουν παραδείγματα μιᾶς ἐγκαταστάσεως δοκιμῆς.

4.1.2. Διαδικασία καὶ ὄργανα δοκιμῆς
Τὰ ἐξαρτήματα ποὺ προβλέπονται στὰ ἀνωτέρω σημεῖα 4.1.1.1. καὶ 4.1.1.2 τοποθετοῦνται ἐπὶ μηχανῆς ἕλξεως, μὲ ἐλάχιστη ἱκανότητα 1500 kgf (1470 daN). Πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν, μὲ ταχύτητα διαχωρισμοῦ τῶν μηχανισμῶν συγκρατήσεως μὴ ὑπερβαίνουσα τὰ 5 mm/min, φορτία προοδευτικῶς αὐξανόμενα ἕως ὅτου ἐπιτευχθοῦν οἱ προδιαγραφόμενες στὰ σημεῖα 3.1 καὶ 3.2 τιμές.

4.2. Διαδικασία γιὰ τὸν προσδιορισμὸ τῆς ἀντοχῆς τῶν κλείθρων στὶς ἐπιταχύνσεις

4.2.1. Προσδιορίζεται δυναμικῶς ἢ ἀναλυτικῶς (βλ. εἰκόνα 4) ἡ ἀντίσταση στὸ ἄνοιγμα κατὰ τὶς δύο φορές, ἀπὸ ἕνα φορτίο ἀδρανείας 30g κατὰ μῆκος καὶ ἐγκαρσίως, μεταβιβαζόμενο καὶ στὶς δύο περιπτώσεις στὸ ὄργανο χειρισμοῦ ἀνοίγματος κατὰ τὴ φορὰ ἐνεργοποιήσεως, ἀποκλειομένων :

4.2.1.1. τῶν δυνάμεων τριβῆς,

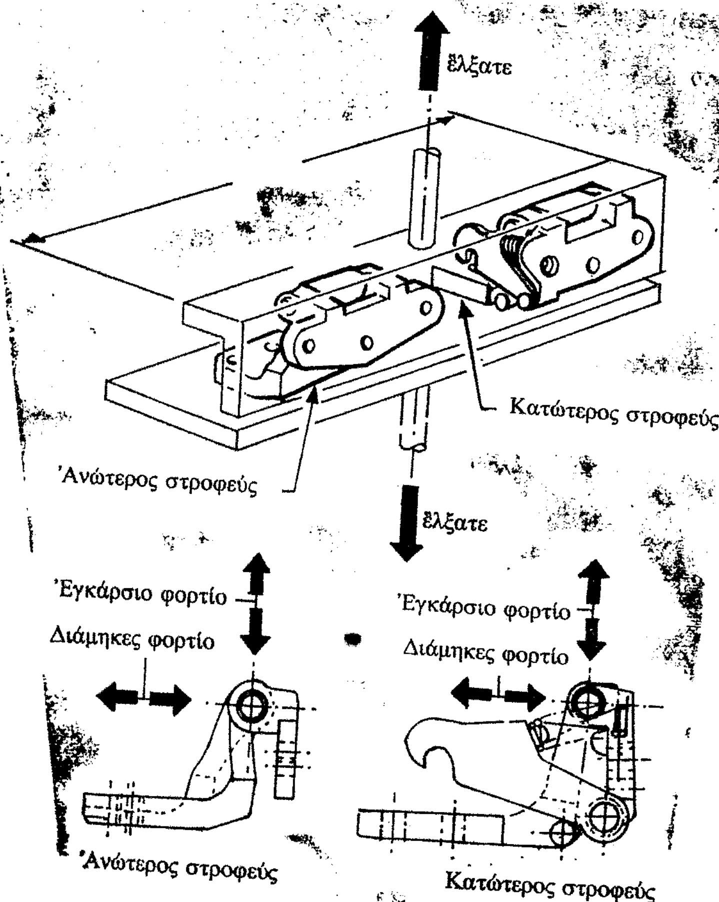
4.2.1.2. τῶν συνισταμένων ἐπιταχύνσεων τῆς βαρύτητος ἡ ὁποία τείνει νὰ συγκρατήσει κλειστὸ τὸ κλεῖθρο.

4.2.2. Οἱ ἐνδεχόμενοι μηχανισμοὶ κλεισίματος τοῦ κλείθρου δὲν πρέπει νὰ ἐμπλέκονται.

4.3. Ἰσοδύναμες μέθοδοι δοκιμῶν

4.3.1. Ἰσοδύναμες μέθοδοι μὴ καταστρεπτικῶν δοκιμῶν εἶναι δεκτὲς μὲ τὸν ὅρο, τὰ ἀναφερόμενα ἀποτελέσματα στὰ ἀνωτέρω σημεῖα 4.1.2 καὶ 4.2 νὰ δύνανται νὰ ληφθοῦν εἴτε ἐξ ὁλοκλήρου μὲ τὴ βοήθεια τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως, εἴτε μετὰ ἀπὸ ὑπολογισμὸ σύμφωνα πρὸς τὰ ἀποτελέσματα τῆς δοκιμῆς ἀντικαταστάσεως. Ἂν χρησιμοποιεῖται μέθοδος ἄλλη ἀπὸ τὴν περιγραφόμενη στὰ ἀνωτέρω σημεῖα 4.1.2 καὶ 4.2, ἡ ἰσοδυναμία της πρέπει νὰ ἀποδειχθεῖ.

Στροφεύς θύρας – Μηχανισμός δοκιμῆς γιά τό στατικό φορτίο (ἐγκάρσιο φορτίο)



ΕΙΚΟΝΑ 1

Κλεῖθρο θυρῶν – Ἐξάρτημα δοκιμῆς μέ στατικό φορτίο (διάμηκες φορτίο)

Προσαρμόσατε τό ἐξάρτημα δοκιμῆς στό ὑπό δοκιμή κλεῖθρο καί συρτοθήκη

Μεταξόνιο 203,2 ± 0,13 mm

Ἕλξατε

88,9 ± 0,13 mm

Φορτίο 90,7 kg

Στηρίγματα ἐξισορροπήσεως

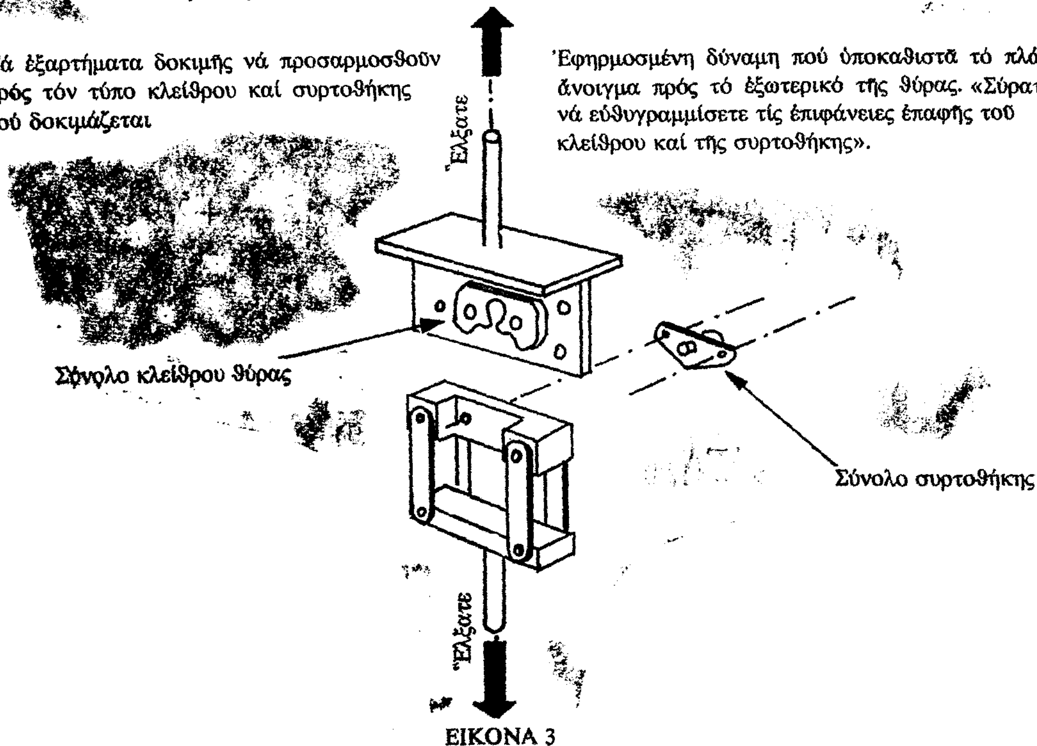
Ἐναλλάξιμη πλάκα τοποθετήσεως τοῦ κλείθρου (συστεινόμενο πάχος 3,05 ± 0,25 mm)

Ἕλξατε

Ἐναλλάξιμη πλάκα τοποθετήσεως τῆς συρτοθήκης (συστεινόμενο πάχος 3,05 ± 0,25 mm)

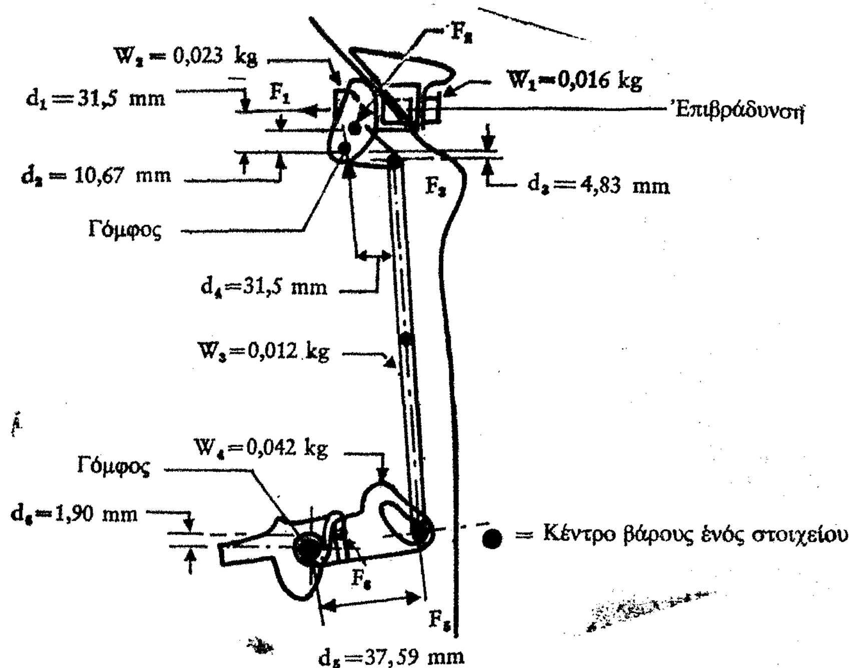
ΕΙΚΟΝΑ 2

Κλεῖθρο θυρῶν – Ἐξάρτημα δοκιμῆς μέ στατικό φορτίο (ἐγκάρσιο φορτίο)



ΕΙΚΟΝΑ 3

'Αντοχή στά άποτελέσματα άδρανείας - Παράδειγμα ύπολογισμοῦ



ΕΙΚΟΝΑ 4

"Οπου δίδονται :

Σύστημα κλείθρου θύρας ύποβαλλόμενο σέ έπιβράδυνση 30g

$F = Ma = \frac{W}{g} a = \frac{W}{g} 30\,g = 330\,W$

$F_1 = W_1 \times 30$—Μέσο φορτίο τοῦ έλατηρίου τοῦ κομβίου
$= (0{,}016\ kg \times 30) - 0{,}454\ kg = 0{,}036\ kg$

$F_2 = W_2 \times 30 = 0{,}023\ kg \times 30 = 0{,}68\ kg$

$F_3 = \frac{W_3}{2} \times 30 = \frac{0{,}012\ kg}{2} \times 30 = 0{,}184\ kg$

$\Sigma M^0 = F_1 \times d_1 + F_2 \times d_2 \times d_2 - F_3 \times d_3 = 0{,}036\ kg \times 31{,}5\ mm + 0{,}68\ kg \times 10{,}67\ mm - 0{,}184\ kg \times 4{,}83\ mm = 7{,}51\ mm/kg$

$F_5 = \frac{M_0}{d_4} = \frac{7{,}51}{31{,}5} = 0{,}238\ kg$

$F_6 = W_4 \times 30 = 0{,}042 \times 30 = 1{,}265\ kg$

ΣMp = Φορτίο τοῦ έλατηρίου τοῦ σύρτου (γλωσσίδας) — $(F_5 d_5 + F_6 d_6)$
$= 45{,}62\ mm/kg = (0{,}238 \times 37{,}59 + 1{,}265 \times 1{,}9)$
$= 45{,}62\ mm/kg - 11{,}36\ mm/kg = 34{,}26\ mm/kg$

"Αρθρο 4.

'Η ίσχύς αύτοῦ τοῦ Διατάγματος άρχίζει άπό τή δημοσίευσή του στήν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Στόν 'Υπουργό Συγκοινωνιῶν άναθέτουμε τή δημοσίευση καί έκτέλεση αύτοῦ τοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος.

'Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ — **ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ**

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ — **ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ**

(3)

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 1380

Συμμόρφωση τῆς 'Ελληνικῆς Νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/222/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων, τῆς 20 Μαρτίου 1970, γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν - Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας τῶν ὀχημάτων μὲ κινητῆρα καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Ἔχοντας ὑπόψη :

1. Τὶς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 2 τοῦ νόμου 945/79 γιὰ τὴν κύρωση τῆς συνθήκης προσχωρήσεως τῆς 'Ελλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Οἰκονομικὴ Κοινότητα καὶ στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα 'Ατομικῆς 'Ενέργειας καὶ τῆς συμφωνίας γιὰ τὴν προσχώρηση τῆς 'Ελλάδας στὴν Εὐρωπαϊκὴ Κοινότητα Ἄνθρακα καὶ Χάλυβα.

2. Τὴ μὲ ἀριθμὸ 70/222/ΕΟΚ ὁδηγία τοῦ Συμβουλίου τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν μονοθεσιῶν τῶν Κρατῶν - Μελῶν ποὺ ἀναφέρονται στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας τῶν αὐτοκινήτων ὀχημάτων καὶ τῶν ρυμουλκουμένων τους.

3. Τὴ μὲ ἀριθμὸ 1240/1981 γνωμοδότηση τοῦ Συμβουλίου τῆς 'Επικρατείας, μὲ πρόταση τῶν 'Υπουργῶν Συντονισμοῦ καὶ Συγκοινωνιῶν, ἀποφασίζουμε :

Ἄρθρο 1.

Αὐτὸ τὸ Προεδρικὸ Διάταγμα σκοπὸ ἔχει τὴ συμμόρφωση τῆς 'Ελληνικῆς νομοθεσίας μὲ τὶς διατάξεις τῆς μὲ ἀριθμὸ 70/222/ΕΟΚ ὁδηγίας τοῦ Συμβουλίου, τῆς 20 Μαρτίου 1970 γιὰ τὴν προσέγγιση τῶν νομοθεσιῶν τῶν Κρατῶν Μελῶν, ποὺ ἀφοροῦν στὴ θέση καὶ στὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας πάνω στὰ αὐτοκίνητα ὀχήματα καὶ στὰ ρυμουλκούμενά τους, ποὺ δημοσιεύτηκε στὴν 'Ελληνικὴ γλώσσα στὴν 'Επίσημη 'Εφημερίδα τῶν Εὐρωπαϊκῶν Κοινοτήτων Εἰδικὴ ἔκδοση τῆς 31 Δεκεμβρίου 1980, Κατηγορία 13 Βιομηχανικὴ Πολιτική, Τόμος 001, σελίδα 92).

Ἄρθρο 2.

1. 'Ως ὀχήματα γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ διατάγματος νοοῦνται τὰ ὀχήματα μὲ κινητῆρα, ποὺ προορίζονται νὰ κυκλοφοροῦν σὲ δρόμους, μὲ ἢ χωρὶς ἁμάξωμα, ποὺ ἔχουν τέσσερις (4) τοὐλάχιστο τροχοὺς καὶ μεγαλύτερη ἀπὸ κατασκευὴ ταχύτητα ποὺ ὑπερβαίνει τὰ 25 χιλιόμετρα τὴν ὥρα καθὼς καὶ τὰ ρυμουλκούμενά τους.

2. Δὲν ὑπάγονται στὶς διατάξεις τοῦ διατάγματος αὐτοῦ τὰ ὀχήματα ποὺ κινοῦνται ἐπάνω σὲ σιδηροδρομικὲς γραμμές, οἱ γεωργικοὶ ἑλκυστῆρες, τὰ γεωργικὰ μηχανήματα καὶ τὰ μηχανήματα δημοσίων ἔργων.

Ἄρθρο 3.

'Απὸ τὴ χρονολογία ποὺ θὰ ἰσχύσει αὐτὸ τὸ διάταγμα δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἄρνηση χορηγήσεως ἐγκρίσεως ΕΟΚ ἢ ἐγκρίσεως ποὺ προβλέπεται ἀπὸ τὸ ἄρθρο 84 τοῦ Κώδικα 'Οδικῆς Κυκλοφορίας, ποὺ κυρώθηκε μὲ τὸ νόμο 614/77, γιὰ λόγους ποὺ ἀναφέρονται στὴ θέση ποὺ προορίζεται γιὰ τὴν τοποθέτηση τῆς πίσω πινακίδας κυκλοφορίας καὶ στὸν τρόπο στερώσεως αὐτῆς πάνω στὰ ὀχήματα ἐκεῖνα ποὺ ἀναφέρει ἡ παράγραφος 1 τοῦ ἄρθρου 2 αὐτοῦ τοῦ διατάγματος, ἐφόσο πληροῦνται ὅλοι οἱ ὅροι τοῦ παραρτήματος αὐτοῦ τοῦ διατάγματος ποὺ σὲ μετάφραση στὴν 'Ελληνικὴ γλώσσα προσαρτᾶται στὸ διάταγμα αὐτὸ σὰν ἀναπόσπαστο μέρος αὐτοῦ καὶ ποὺ αὐτὸ τὸ παράρτημα ἔχει ὅπως παρακάτω :

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. ΣΧΗΜΑ ΚΑΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΤΩΝ ΟΠΙΣΘΙΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Οἱ θέσεις αὐτὲς περιλαμβάνουν μία ἐπίπεδη ὀρθογώνια ἐπιφάνεια ἢ κατὰ προσέγγιση ἐπίπεδο ποὺ ἔχει τοὐλάχιστον τὶς κατωτέρω διαστάσεις :

εἴτε { μῆκος 520 μμ, ὕψος 120 μμ

εἴτε { μῆκος 340 μμ, ὕψος 240 μμ

2. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΩΝ ΠΙΝΑΚΙΔΩΝ

Οἱ θέσεις εἶναι τέτοιες ὥστε μετὰ τὴ σωστὴ τοποθέτηση οἱ πινακίδες νὰ παρουσιάζουν τὰ ἀκόλουθα χαρακτηριστικά :

2.1. Θέση τῆς πινακίδας κατὰ πλάτος

Τὸ μέσο τῆς πινακίδας δὲν δύναται νὰ εὑρίσκεται δεξιότερα ἀπὸ τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος. Τὸ ἀριστερὸ πλάγιο ἄκρο τῆς πινακίδας δὲν δύναται νὰ εὑρίσκεται ἀριστερότερα ἀπὸ τὸ κατακόρυφο ἐπίπεδο τὸ παράλληλο πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος καὶ ἐφαπτόμενο στὸ σημεῖο, ὅπου ἡ ἐγκάρσια τομὴ τοῦ ὀχήματος, κατὰ πλάτος ἀπὸ ἄκρου εἰς ἄκρο, παρουσιάζει τὴ μεγαλύτερή της διάσταση.

2.2. Θέση τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος

'Η πινακίδα εἶναι κάθετη ἢ σχεδὸν κάθετη πρὸς τὸ διάμηκες ἐπίπεδο συμμετρίας τοῦ ὀχήματος.

2.3. Θέση τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὴν κατακόρυφο

'Η πινακίδα εἶναι κατακόρυφη, ἐπιτρεπομένης κλίσεως 5°. 'Εντούτοις, ὅταν τὸ σχῆμα τοῦ ὀχήματος τὸ ἀπαιτεῖ, δύναται νὰ εἶναι κεκλιμένη σὲ σχέση πρὸς τὴν κατακόρυφο, κατά :

2.3.1. μία γωνία μὴ ὑπερβαίνουσα τὶς 30°, ὅταν ἡ ὄψη ἡ ὁποία φέρει τὸν ἀριθμὸ κυκλοφορίας εἶναι στραμμένη πρὸς τὰ ἄνω καὶ μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν ὑπερβαίνει τὰ 1,20 μ.

2.3.2. μία γωνία μὴ ὑπερβαίνουσα τὶς 15°, ὅταν ἡ ὄψη ἡ ὁποία φέρει τὸν ἀριθμὸ κυκλοφ. εἶναι στραμμένη πρὸς τὰ κάτω καὶ μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος ὑπερβαίνει τὰ 1,20 μ.

2.4. Ὕψος τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος

Τὸ ὕψος τοῦ κατώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν εἶναι μικρότερο τῶν 0,30 μ.

Τὸ ὕψος τοῦ ἀνωτέρου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος δὲν εἶναι μεγαλύτερο τοῦ 1,20 μ.

Πάντως ὅταν ὑπάρχει πρακτικὴ ἀδυναμία νὰ τηρηθεῖ αὐτὴ ἡ τελευταία διάταξη, τὸ ὕψος δύναται νὰ ὑπερβεῖ τὸ 1,20 μ. ἀλλὰ τότε πρέπει νὰ εἶναι τόσο κοντὰ στὸ ὅριο αὐτὸ ὅσο τὰ χαρακτηριστικὰ κατασκευῆς τοῦ ὀχήματος τὸ ἐπιτρέπουν καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, νὰ ὑπερβαίνει τὰ 2 μ.

2.5. Γεωμετρικὲς συνθῆκες ὁρατότητας
'Η πινακίδα εἶναι ὁρατὴ σὲ ὅλο τὸ χῶρο ποὺ περιέχεται μεταξὺ ἐπιπέδων, εἰδικότερα: δύο κατακόρυφων ἐπιπέδων τὰ ὁποῖα διέρχονται ἀπὸ τὰ δύο πλάγια ἄκρα τῆς πινακίδας καὶ σχηματίζουν πρὸς τὸ ἐξωτερικὸ γωνία 30° μὲ τὸ διάμηκες ἐπίπεδο ποὺ διέρχεται ἀπὸ τὸ μέσο τοῦ ὀχήματος, ἑνὸς ἐπιπέδου ποὺ διέρχεται ἀπὸ τὸ ἀνώτερο ἄκρο τῆς πινακίδας καὶ σχηματίζει γωνία 15° πρὸς τὰ ἄνω μὲ τὸ ὁριζόντιο ἐπίπεδο, ἑνὸς ὁριζόντιου ἐπιπέδου ποὺ διέρχεται ἀπὸ τὸ κατώτερο ἄκρο τῆς πινακίδας (ἐντούτοις, ἂν τὸ ὕψος τοῦ ἀνώτερου ἄκρου τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος εἶναι ἀνώτερο τοῦ 1,20 μ. αὐτὸ τὸ τελευταῖο ἐπίπεδο σχηματίζει γωνία 15° πρὸς τὰ κάτω μὲ τὸ ὁριζόντιο ἐπίπεδο).

2.6. Καθορισμὸς τοῦ ὕψους τῆς πινακίδας σὲ σχέση πρὸς τὸ ἔδαφος

Τὰ ἀναφερθέντα στὰ σημεῖα 2.3, 2.4. καὶ 2.5 ὕψη μετροῦνται ὅταν τὸ ὄχημα εἶναι κενό.

"Αρθρο 4.

'Η ἰσχὺς τοῦ διατάγματος αὐτοῦ ἀρχίζει ἀπὸ τὴ δημοσίευσή του στὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως.

Στὸν 'Υπουργὸ Συγκοινωνιῶν ἀναθέτουμε τὴ δημοσίευση καὶ τὴν ἐκτέλεση αὐτοῦ τοῦ Προεδρικοῦ Διατάγματος.

'Αθήνα, 28 Δεκεμβρίου 1981

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Γ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΛΑΖΑΡΗΣ

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΕΥΑΓΓ. ΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ